



**ACTA DE LA REUNION DE LA COMISION PERMANENTE PARA LA
COORDINACIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS
CELEBRADA EL DÍA 16 DE DICIEMBRE DE 2016**

Presidente:

Sra. D^a. Mercedes Gómez Álvarez, Directora de la División de Prospectiva y Tecnología del Transporte de la Secretaría General de Transportes del Ministerio de Fomento.

Vicepresidentes:

D Pascual Sánchez Cea en representación de Benito Bermejo Palacios, Subdirector General de Gestión, Análisis e Innovación del Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento.

D. José Luis Chica Moreu, en representación de D. Jaime Moreno García Cano, Subdirector General de Gestión de Movilidad, del Ministerio del Interior.

D^a Nuria Román Bernet, en representación de D. José Manuel Prieto Barrio, Subdirector General de Calidad y Seguridad Industrial, del Ministerio de Industria, Energía y Turismo.

Asisten por razón de la materia:

D. José Merino Salamanca, Coronel Coordinador de la Dirección General de Carreteras y la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil.

D. Eduardo Gómez Gómez, del

En Madrid, a 16 de Diciembre de 2016, a las 11:30 horas, en el Ministerio de Fomento, en la Sala A-437, de la 4^a Planta, bajo la Presidencia de D^a. Mercedes Gómez Álvarez, con la asistencia de las personas que figuran al margen, se abre la sesión de la Comisión Permanente para la Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas, con arreglo al siguiente Orden del Día:

PUNTO 1.- APROBACIÓN DEL ORDEN DEL DÍA.

D^a. Mercedes Gómez pregunta a los asistentes si están de acuerdo con los puntos que figuran en el Orden del Día, al no existir objeciones por parte de los reunidos, queda aprobado el mismo.

PUNTO 2.- LECTURA Y APROBACIÓN, SI PROCEDE, DE ACTAS DE REUNIONES ANTERIORES.

D^a Mercedes Gómez comenta que en este punto se van a presentar un total de tres actas, una de ellas corresponde con la última reunión presencial y las dos restantes a reuniones telemáticas que se celebraron con ayuda de medios electrónicos.

Leída el Acta de la reunión anterior, celebrada el día 29 de septiembre de 2016, la Presidenta de la Comisión Permanente pregunta a los presentes si quieren hacer alguna observación a la misma, al no haber ninguna objeción

Ministerio de Fomento.

D. Francisco Javier Castillejo, del Ministerio de Fomento.

D. Manuel Carlés Beira, del Ministerio de Fomento.

D^a. Pilar Mendoza, de Puertos del Estado.

D. Luis del Prado Arévalo, de la AESF.

M^a Ángeles Herradón García, del Ministerio del Interior

D. Jaime Fraile Torrecilla, del Ministerio del Interior

D. Fernando Zamora, del Consejo de Seguridad Nuclear.

D. Francisco Javier Reyes Díaz, de CIPAE

D. Ibon torrealday, del Gobierno Vasco.

D^a Francisca Rodríguez Guzmán, Jefa de Servicio de la Comisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas.

D^a M^a Teresa Hernando Cascajero, Jefa de Sección de la Comisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas.

Secretaria de la Comisión Permanente:

D^a Silvia García Wolfrum, Jefa de Área de la Comisión para la Coordinación

queda aprobada la citada acta.

A continuación se lee las actas de las reuniones que se celebraron los días 4 de noviembre de 2016 y 22 de noviembre de 2016, mediante el uso de medios electrónicos de acuerdo con lo previsto en la Disposición adicional primera de la Ley 11/2007, de 22 de junio, de acceso electrónico de los ciudadanos a los servicios públicos, al no haber ninguna objeción a las mismas las citadas actas quedan aprobadas.

PUNTO 3.- BORRADOR DE LA RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN DE TRÁFICO POR LA QUE SE ESTABLECEN MEDIDAS ESPECIALES DE REGULACIÓN DE TRÁFICO DURANTE EL AÑO 2017.

D^a Mercedes Gómez da la palabra a D. José Luis Chica, representante de la Dirección General de Tráfico que va a ser el encargado de presentar el Borrador de la Resolución. Comienza informando que este Borrador se ha enviado a distintos órganos oficiales para solicitar informe. Básicamente las restricciones genéricas son las mismas que en años anteriores adaptadas a las fechas del calendario laboral del 2017.

En cuanto a la RIMP se remitió un informe, y debido a que en el año 2016 no se han inaugurado autopistas destacables, sólo se han incluido algunas de ellas que han creído conveniente ya que Galicia se lo ha pedido dado que son autovías autonómicas, pero de accesos a núcleos importantes como son la A-54, AG-55 se ha prolongado su recorrido en la RIMP y se ha incorporado a la RIMP

del Transporte de Mercancías Peligrosas.

AC-15 y así poder acceder al puerto de A Coruña, para que el transporte de mercancías peligrosas se realice exclusivamente por esa autovía . Por ello este año hay 91 Km más con respecto a la RIMP 2016, que provienen de estas tres vías. Dice que no sabe que se ha hablado en la Subcomisión, se imagina que se habrá hablado de alguna diferencia horaria todo se va a contestar por escrito en cuanto reciba los comentarios.

D^a Silvia García dice que sobre las franjas horarias no ha habido ningún comentario ni ninguna discusión. Realiza un pequeño resumen de lo que se ha comentado en la subcomisión.

Se acuerda informar favorablemente dicha solicitud, si bien se realizan las siguientes observaciones:

- En la página 6, punto B.2.2 b), último párrafo se recomienda sustituir, “o mantenimiento del vehículo” por “, mantenimiento del vehículo o para acceder a la base de la empresa transportista”, ya que con el texto propuesto en el borrador se deduce que los vehículos no pueden abandonar la RIMP para llegar a la base de su empresa.
- En la página 7, se debe cambiar la denominación del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente a Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente
- En la página 57 en el texto introductorio de a), deberían ser materias totalmente exentas de las prohibiciones establecidas en B2.1 y B2.2, no de B 2.3
- En la página 57, Anexo III.1, última casilla: se recomienda suprimir la frase “y que no puede realizarse otro día de la semana” ya que es difícil acreditar tal circunstancia, tanto si se trata de un hospital como si se trata de un particular.
- En la página 59, en el anexo IV se recomienda estudiar la posibilidad de incorporar a la RIMP la A12, en el tramo restante entre Pamplona y Logroño, cercano a Viana, para poder completar el recorrido Pamplona-Logroño por esta vía.

D. José Luis Chica dice que comentara con su Subdirector las particularidades del Anexo III.

PUNTO 4.- BORRADOR DE LA RESOLUCIÓN POR LA QUE SE ESTABLECEN MEDIDAS ESPECIALES DE REGULACIÓN DE TRÁFICO DURANTE EL AÑO 2017 EN LA COMUNIDAD AUTONOMA DEL PAÍS VASCO.

D^a Mercedes Gómez comenta que el Gobierno Vasco no ha podido mandar a ninguna persona porque están nombrando cargos en este momento debido a su cambio de Gobierno, y nos han solicitado que presentamos en su nombre la RIMP que ellos han preparado. Han destacado los cuatro principales cambios, tres de ellos están dirigidos a homogeneizar la RIMP del País Vasco con el Borrador de la RIMP de la Dirección General de Tráfico. La primera se refiere a los horarios de restricciones de vísperas de festivos que no sean sábados; el año anterior estaba puesto en el País Vasco de 13 a 24 horas y este año van a de 16 a 24 horas, como en la Dirección General de Tráfico.

El segundo punto está relacionado con el transporte de gases para el abastecimiento de gases de uso hospitalario en el País Vasco, incluir esta coletilla de que no se pueden realizar otros días de la semana para igualar su resolución a la de la Dirección General de Tráfico. Obviamente la Dirección General del Transporte Terrestre hace los mismos comentarios a la del País Vasco que la de la Dirección General de Tráfico, se trasladará estos comentarios al País Vasco

En el Anexo IV, que son las instrucciones al transporte de mercancías en general el mercancías con temperatura regulada conforme al acuerdo internacional sobre el Transporte de Mercancías Perecederas.

Una modificación que se hace en cuanto a las autovías incluidas dentro de las restricciones generales del transporte de mercancías, se incluye la AP-1 en el tramo del PK 102,7 al 146,15 eso es la única modificación que hacen en cuanto a sus carreteras.

En la Subcomisión con respecto a la propuesta del País Vasco, se solicita que se incluya la posibilidad de acceder a la base de la empresa transportista, el mismo texto que para la DGT, y también se solicita que se elimine la necesidad de justificar que no se puede realizar otro día de la semana; en el Anexo IV que regula el transporte de mercancías en general como han añadido el punto de transporte de mercancías perecederas a temperatura regulada de acuerdo a la ATP, que es exactamente lo mismo que lo que ha dicho la Dirección General de Tráfico. Hay un renglón que todavía queda donde pone transporte de mercancías perecederas, cree que habría que eliminarlo porque al fin de al cabo esto el nuevo renglón lo incluye más exacto que lo que ya venía escrito; y finalmente, se solicita que en el Anexo V, referido a las carreteras que pertenecen a la RIMP, se incorpore la autovía A15 entre

Andoain y Astigarraga que es la que permitirá el acceso directamente desde dirección Francia de la A-1 a la AP-8 que permitiría acortar unos kilómetros.

D^a Nuria Román pregunta que eso del transporte de mercancía en el caso de la restricción al transporte de mercancías reguladas según el Acuerdo ATP, supone que la intención es retirar vehículos de la circulación.

D^a Mercedes Gómez contesta que al revés, están exentos no tienen que cumplir las restricciones horarias.

D. Nuria Román lo dice porque hay algún transporte de mercancías perecederas a temperatura regulada que no está sujeta al acuerdo ATP.

D. Eduardo Gómez dice que tienen que quitar uno de los dos puntos.

D. José Luis Chica dice que hay una restricción que parece ser que no ha salido en la reunión, se refiere al Condado de Treviño, que está rodeado por Álava, en Semana Santa se han puesto las mismas restricciones que las del País Vasco en doce kilómetros de la N-1 y así se evitan problemas.

Se acordó informar favorablemente dicha solicitud, si bien se realizan las siguientes observaciones:

- En la página 3, punto 2.3.B, se recomienda incorporar la posibilidad de abandonar la RIMP para acceder a la base de la empresa transportista, ya que con el texto propuesto en el borrador se deduce que los vehículos no pueden abandonar la RIMP para llegar a la base de su empresa.
- En la página 12, anexo III, última casilla: se recomienda suprimir la frase “y que no puede realizarse otro día de la semana” ya que es difícil acreditar tal circunstancia, tanto si se trata de un hospital como si se trata de un particular. Esta misma recomendación también se ha efectuado para el borrador de la DGT sobre la RIMP, en el cual consta este mismo texto.
- En la página 14, anexo IV se recomienda eliminar el segundo punto, de “mercancías perecederas”, al haberse incorporado el último punto las “ transporte de mercancías perecederas a temperatura regulada, conforme al anejo III del Acuerdo Internacional sobre el Transporte de Mercancías Perecederas (ATP)”, al describirse en este último punto con mucho mayor exactitud las mercancías a las que se exige
- En la página 15, en el anexo V se recomienda estudiar la posibilidad de incorporar a la RIMP el tramo de la A15 entre Andoain y Astigarraga para permitir el acceso directo desde la A1 hacia el este en dirección a Francia

PUNTO 5.- BORRADOR DE LA RESOLUCIÓN DE RESTRICCIONES A LA CIRCULACIÓN PARA LAS CARRETERAS DE CATALUÑA DURANTE EL AÑO 2017.

D^a Mercedes Gómez informa a los presentes que la Generalitat de Catalunya no nos ha hecho llegar el Borrador con la Resolución de Restricciones a la circulación para las carreteras de Catalunya durante el año 2017 y por lo tanto no se pueden estudiar ni informar.

PUNTO 6.- VISOR DE ACCIDENTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS.

D^a Mercedes Gómez cede la palabra a D Jaime Fraile que quiere presentar el visor de accidentes de mercancías peligrosas que han introducido en su página web aprovechando su actualización. Informa que tienen un registro que abarca veinte años en el que se incluyen los accidentes que se han producido de mercancías peligrosas en carreteras y ferrocarril, y aprovechándolo han elaborado un visor de estos accidentes para que estén a disposición del público con toda la información que dispone la Dirección General de Protección Civil y Emergencias.

Este visor de accidentes se puede encontrar dentro de la citada página web en el apartado de los riesgos tecnológicos y transporte de mercancías peligrosas, en el apartado en la sección de accidentes. Estos accidentes están junto con la información que tiene almacenada la web de la Dirección General de Protección Civil y Emergencias.

Se ha aprovechado a través del Instituto Geográfico Nacional, que pertenece al Ministerio de Fomento, la cartografía a través de su web tanto de mapas como de imágenes de vuelos aéreos, y como las imágenes son muy buenas, han querido prescindir de los visores de Google map. Al usar la información dentro de este visor lo que se está mostrando son distintos tipos de mapas. Las emergencias de los años 2014, y 2015 y del 2016 están ya volcados; se muestra donde fue el accidente pero todavía no se da información de los mismos, también han puesto una capa que da la posibilidad de ver la RIMP.

Para cada accidente lo que se muestra es su ubicación, se distingue los de carretera y los de ferrocarril por el símbolo que tiene y el color de mismo hace una referencia a los distintos tipos de accidentes que hay según se regulan en el Real Decreto 3871/1996. Solo se recogen aquellos accidentes que son de tipo 2, o superior en los cuales ha habido un derrame de mercancía, incendio o explosión que sería los del tipo 1 y según eso cambian los colores de la simbología, y dentro de cada símbolo se puede encontrar una breve información del accidente: fecha del accidente, tipo de accidente, mercancía que transportaba y un enlace al informe del mismo y su documentación. Básicamente el visor es eso, y así se pone a disposición del público

la información que tenemos. Recuerda que están los accidentes ocurridos en los años 2014 y 2015 y cuando se validen los resultados del 2016 se incluirán y según vayan teniendo disponibilidad de tiempo irán incluyendo los de años anteriores.

Al preguntarle si van a poner los veinte años de los que se dispone información. D. Jaime Fraile dice que va a ser un poco complicado recapitular toda la información, según vayan avanzando irán viendo si va a ser posible, o no. También recuerda que en esta página web vuelcan en el apartado de documentación los informes bianuales o trianuales de las urgencias que se han producido en carreteras y ferrocarril, hay datos estadísticos al respecto.

D^a Silvia Garcia comenta que como se va a ver la RIMP, pregunta que si la van a ir actualizando.

D. Jaime Fraile contesta afirmativamente, según vaya cambiando la RIMP ellos también lo harán y utilizaran la que esté en vigor en ese momento.

D^a Mercedes Gómez le da las gracias por la presentación y le felicita por el trabajo realizado al ser muy interesante, y que dará una visibilidad rápida para cualquiera que quiera buscar la información sobre esta material de una manera muy directa.

PUNTO 7.- TEXTO EN CASTELLANO DEL ADR 2017.

D^a Mercedes Gómez cede la palabra a D. Eduardo Gómez que comenta que lo que se ha hecho ha sido traducir las enmiendas, que entran en vigor el 1 de enero de 2017 ya en castellano, y que se encuentran colgadas en la web de la Dirección General de Transportes Terrestres, El texto consolidado del todo el ADR 2017 se está trabajando en él, calculan que para después de navidades se tenga ya el texto consolidado para poderlo mandar al BOE y a publicaciones. Lo que se ha acordado es la traducción de las enmiendas.

D^a Mercedes Gómez pregunta si las enmiendas ya están consensuadas o se ha revisado el texto con otros Departamentos Ministeriales.

D. Eduardo Gómez dice que el texto es la traducción literal de las enmiendas, ahora el sentido que se le vaya a dar a cada uno de los párrafos se verá en la consolidación del texto. En la reunión de la Subcomisión de esta mañana se ha dicho que cada uno aporte la traducción que quieran, pero no nos podemos salir la enmienda y que están abiertos a cualquier modificación del sentido lingüístico.

D^a Mercedes Gómez hace la pregunta ya que cuando se envía el texto al Ministerio de Asuntos Exteriores y Cooperación para su envío al Consejo de Ministros y su posterior publicación en el BOE siempre desde el citado Ministerio nos requieren un

certificado de visto bueno de la Comisión Permanente, y ese es el motivo de traerlo a esta Comisión y emitir el citado certificado, es una labor de apoyo a la de la Dirección General de Transportes Terrestres ya que es una labor muy ardua. Anima a los presentes a que dentro de su ámbito realicen una revisión del texto.

D^a Nuria Román dice que se compromete a revisar todo lo referente a las unidades de transporte o de vehículos, y lo único que han tratado es lo que respecta al aspecto lingüístico que ayer ya estaba aclarado, revisaron la traducción de D. Eduardo Gómez. Va a pasar el texto en francés a D. José Ignacio Sánchez para que también lo revise y se compromete a mandar el texto la semana que viene.

D^a Mercedes Gómez dice que hay tiempo porque todavía el texto consolidado no está todavía terminado y calculan que hasta después de Navidades no va a estar.

D^a Silvia García dice que para que se pueda mandar en enero las revisiones tienen que estar enviadas antes de Navidades.

Se decide que a finales de la semana siguiente, todos puedan entregar la revisión de la parte de texto que les corresponda según la materia de la que son competentes con las nuevas enmiendas ya incluidas.

D. Fernando Zamora, dice que en lo referente a la Clase 7 han identificado algunos cambios, aunque son pocos prefiere hacer una revisión de lo relacionado con su materia. Quiere asegurarse de que se van a traducir las enmiendas e incluirlo en el texto consolidado y que no se va a tocar ningún otro párrafo.

D^a Silvia García dice que hay que equiparar los términos de la Tabla A con los de Naciones Unidas. Nos hemos dado cuenta que los nombres de las mercancías peligrosas, la designación de la materia, su traducción para ADR, RID, Código IMDG, e IITT no son iguales y han acordado homogeneizarlo según el Libro Naranja.

D. Eduardo Gómez recuerda que esa labor ya se hizo en el ADR 2015, en principio el ADR no puede tener muchos problemas en esos aspectos

D. Fernando Zamora pregunta por la lista nueva. D^a Silvia García contesta que es la que aparece en el Libro Naranja de Naciones Unidas, en su edición 19.

D^a Mercedes Gómez dice que aparte de agradecer a todos la revisión de las partes que correspondan para cubrir el aspecto formal de emitir el certificado de esta Comisión Permanente propone hacer más adelante una Comisión Permanente virtual, y una vez revisado dar el visto bueno y poder emitir el certificado.

PUNTO 8.- TEXTO EN CASTELLANO DEL RID 2017.

D^a Mercedes Gómez cede la palabra a D. Luis del Prado, dice que el texto enviado es el texto completo del reglamento donde se han incorporado ya las enmiendas aprobadas y traducidas para el 2017. A partir de ahora, quedaría un trabajo de refino que consistiría en incluir lo mismo en la tabla A, la designación para que estén todos los reglamentos con lo mismo en dicha tabla y también hacer un trabajo, que ya se había acordado con el ADR de las definiciones del 1.2.1 y dejarlas alineadas ya que nos habíamos dado cuenta que había algunos términos que aunque eran iguales se definían de distinta manera en el ADR que en el RID, eso todavía no está incluido en el texto de ahora. En esta edición se ha tratado de hacer un esfuerzo adicional de corregir algunos errores que se habían detectado de traducciones anteriores, había párrafos y disposiciones especiales que se habían eliminado, faltas de ortografía, palabras juntas, párrafos repetidos.

D^a Mercedes Gómez pediría que revisaran el documento, por los menos la parte que le compete a cada uno y que se remitan los comentarios a D. Luis del Prado, poniendo en copia a D^a Silvia García y a D^a Francisca Rodríguez para que la Secretaria haga un seguimiento de todo y cuando se hayan recogido todos los comentarios y tenga el documento final se convoca una comisión permanente virtual para poder emitir el certificado.

PUNTO 9.- SOLICITUD DE INFORME, SOBRE LAS MEDIDAS ADICIONALES PARA LA CARGA Y DESCARGA DE EXPLOSIVOS EN MUELLES DE FERRIES.

D^a Mercedes Gómez comenta que es una petición que llegó a esta Comisión desde la Autoridad Portuaria de Tenerife solicitando un informe sobre medidas adicionales para el transporte de explosivos en ferries de pasajeros, a todos se ha enviado tanto la petición de informe que nos ha llegado a la secretaria D^a Silvia García, que ha ido recopilando todos los comentarios recibidos, que los ha puesto a su vez en un documento que lo recopila por orden de los puntos de la solicitud que se han recibido, y para ir adelantando trabajo han preparado un primer borrador de lo que podía ser el informe de esta Comisión según los comentarios recibidos lo que se acepta o no y las distinciones que se han hecho. Piensa que lo mejor es ir punto por punto.

D^a Silvia García dice que en este caso concretamente por la ITC 25 del Reglamento de Explosivos el informe de la Comisión Permanente es vinculante, cosa que no es nada habitual, y por tanto la decisión que aquí se tome va a tener su importancia. Lo que se ha hecho ha sido preparar los documentos que ha indicado D^a Mercedes Gómez, el primero recoge los comentarios que se han recibido por parte de todos y en otro documento se ha preparado un borrador con lo que les ha parecido más

adecuado, después de leer los citados comentarios, para poder ir incorporando los criterios adicionales que nos han dicho las distintas partes eliminando los puntos donde no parecía que había consenso.

Propone analizar punto por punto el citado documento que indicaría las condiciones en las cuales se realizarían estos tráficos.

D^a Francisca Rodríguez dice que le gustaría saber al representante de la Comisión Interministerial de Armas y Explosivos (CIPAE), si han recibido ese mismo escrito y en ese caso si se ha reunido esa Comisión y si han emitido algún informe, porque le parece muy importante ese informe.

D. Francisco Javier Reyes Díaz informa que este asunto no se ha sometido aún a la CIPAE.

D. José Merino informan que la CIPAE cada quince días se reúne porque ellos opinan sobre muchos temas: informes de armas internacionales, empresas que quieren armas de todo tipo, y tienen que valorar si están dentro o no de la reglamentación y está formada por el Ministerio de Defensa, Ministerio de Interior, Ministerio de Economía, Industria y Competitividad. Piensa que esto es más función de la CIPAE que de esta Comisión Permanente.

D^a Mercedes Gómez dice que tienen que hacer lo que dice el RD y la Comisión de Armas tendrá que hacer también su informe independientemente porque según el RD necesitan el informe de las dos comisiones. En el R. D. dice que hay que pedir a esta Comisión las exenciones parciales y caso por caso.

Una vez analizadas las opiniones de los miembros de esta Comisión, se decide emitir informe en estos términos:

- que la ORDEN PRE 848/2006, de 21 de marzo modifica la Instrucción Técnica Complementaria número 25, sobre normas de seguridad para la carga y descarga en puertos en atención a las dificultades prácticas para su cumplimiento en puertos de pequeña dimensión, especialmente los insulares.
- Que la modificación permite la exención del cumplimiento de alguno de los preceptos dispuestos en la propia Instrucción, en casos determinados, con los informes previos oportunos y dictándose en cada exención la observancia de condiciones adicionales de seguridad.
- Que estas exenciones parciales y dadas caso por caso, se deben establecer con los informes preceptivos y vinculantes de las dos Comisiones Interministeriales Permanentes, a saber, la de Armas y Explosivos, y la de Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas.

Se hacen las siguientes consideraciones:

- La Comisión Permanente de Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas no puede emitir un informe sobre la solicitud recibida, puesto que no se solicita la exención para un caso determinado, no se aportan los informes previos oportunos, ni las medidas de seguridad adicionales a observar.
- Para poder informar esta solicitud, se debería justificar la excepcionalidad del tráfico a efectuar, indicando los transportes y fechas concretos, caso por caso, que hacen necesario el transporte, tal y como se indica en la modificación del de la ORDEN PRE 848/2006, de 21 de marzo que modifica la Instrucción Técnica Complementaria número 25, sobre normas de seguridad para la carga y descarga en puertos
- Se deberían indicar las mercancías concretas y las cantidades de mercancías a transportar, aportando los informes previos y las medidas de seguridad adicionales que se proponen.
- Asimismo, se deben indicar claramente cuáles son los condicionantes marcados por la ITC25 a los que se solicita la excepción.

PUNTO 10.- RESOLUCIÓN DE COMENTARIOS SOBRE LA INSTRUCCIÓN IS-42

D^a Mercedes Gómez cede la palabra a D. Fernando Zamora para que informe sobre este punto.

D. Fernando Zamora informa que en el Consejo de Seguridad Nuclear se ha estado trabajando para el desarrollo de una instrucción. Las instrucciones del Consejo de Seguridad Nuclear son de obligado cumplimiento, y en concreto el objetivo de esta instrucción que tenía era definir el procedimiento o las pautas de notificación de sucesos en el transporte de material radiactivo al Consejo de Seguridad Nuclear, lo subraya así porque algunos de los comentarios que surgieron de los miembros de la Comisión iban en el sentido de que a lo mejor se estaba duplicando la petición de notificación porque hay otros reglamentos del transporte de mercancías peligrosas por carretera que define pautas, el objetivo fundamental de la IS es la notificación explícita al Consejo de Seguridad Nuclear, y se dice claramente, a raíz de sus comentarios, que independientemente de otras notificaciones que haya que realizar a otras autoridades competentes, también el campo de aplicación de la instrucción no solamente es la carretera y el ferrocarril también la vía aérea y la marítima con dos matizaciones que surgieron de comentarios que hizo la Dirección General de Marina Mercante ,y es que por este comentario se ha sacado de la aplicación de la instrucción lo referido a sucesos en agua, se ha centralizado todo en los sucesos que ocurra en el área portuaria, porque realmente un suceso en un transporte

marítimo como tal el Consejo de Seguridad Nuclear no tiene capacidad de actuación salvo la de apoyar como expertos en protección radiológica a la intervención de otros organismos del Estado, a través de otros mecanismos de actuación si pueden tener una actuación más inmediata en la parte estructural. El campo de aplicación tal y como ha quedado la IS 42 es, carreteras, ferrocarril y las áreas portuarias y aeroportuarias , pero no la vía aérea ya que un accidente en un avión no tiene mucho sentido porque la notificación se realizaría mediante otros mecanismos, si la actuación, por ejemplo, es en terminales de cargas de aeropuertos donde los operadores de tierra reciben productos radiactivos, en ese caso se tendrían que notificar independientemente que lo hagan por la vía de los procedimientos de urgencia de los aeropuertos, tendrían que notificarlo también al Consejo de Seguridad Nuclear con una serie de plazos. La IS 42 define esos plazos de notificación en función de los tipos de incidentes o de sucesos. Básicamente aceptar los tipos de comentarios que se han hecho y modificar la redacción. La IS ya está en pleno funcionamiento fue publicada en septiembre y de hecho ya se ha tenido alguna incidencia.

D^a Mercedes Gómez agradece mucho que una vez que se han enviado los comentarios desde la Comisión nos trasladéis los resultados de los mismos.

Sin más asuntos que tratar, el Presidente de la Comisión Permanente levanta la sesión a las trece horas y treinta minutos.

Madrid, 16 de Diciembre de 2017.

Vº. Bº.

Mercedes Gómez Álvarez

Silvia García Wolfrum

PRESIDENTE DE LA COMISIÓN
PERMANENTE PARA LA
COORDINACIÓN DEL TRANSPORTE
DE MERCANCÍAS PELIGROSAS.

SECRETARIA DE LA COMISIÓN
PERMANENTE PARA LA
COORDINACIÓN DEL TRANSPORTE
DE MERCANCÍAS PELIGROSAS.